

31998L0042

L 184/40

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

27.6.1998

SMĚRNICE KOMISE 98/42/ES

ze dne 19. června 1998,

kteřou se mění směrnice Rady 95/21/ES o uplatňování mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Společenství a plují ve výsostných vodách členských států (státní přístavní inspekce)

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o uplatňování mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Společenství a plují ve výsostných vodách členských států (státní přístavní inspekce) ⁽¹⁾, ve znění směrnice 98/25/ES ⁽²⁾, a zejména na článek 19 uvedené směrnice,

vzhledem k tomu, že je nezbytné přihlédnout ke změnám úmluv, protokolů, předpisů a rezolucí Mezinárodní námořní organizace (IMO), které vstoupily v platnost, a na vývoj a úvahy v rámci Pařížského memoranda o porozumění;

vzhledem k tomu, že od přijetí směrnice 95/21/ES je vyvíjena další snaha o vypracování dokonalejšího systému zaměřování; že systém cílových kritérií vypracovaný v rámci Pařížského memoranda o porozumění by měl být začleněn do uvedené směrnice;

vzhledem k tomu, že seznam osvědčení a dokumentů uvedený v příloze II směrnice 95/21/ES by měl být upraven tak, aby vzal v úvahu změny mezinárodních právních předpisů, které vstoupily v platnost;

vzhledem k tomu, že seznam „zřejmých důvodů“ pro podrobnou inspekci uvedený v příloze III zmíněné směrnice by měl být změněn ve smyslu úplnějšího seznamu obsaženého v rezoluci IMO A.787(19);

vzhledem k tomu, že příloha IV zmíněné směrnice, postupy pro inspekci lodí a pokyny, které mají být inspektorem dodržovány, jsou popsány v rezolucích IMO A.466(XII) v platném znění, A.542(13), MEPC.26(23) a A.742(18); že zmíněná příloha IV by měla být změněna s ohledem na zrušení těchto

rezolucí rezolucí IMO A.787(19); že postupy popsané v rezoluci A.787(19) jsou začleněny do přílohy I „Postupy státní přístavní inspekce“ Pařížského memoranda o porozumění;

vzhledem k tomu, že k rozhodnutí, zda by loď měla být zadržena, má inspektor používat kritéria stanovená v příloze VI zmíněné směrnice; že by však nebylo vhodné zadržovat plavidlo na základě náhodně způsobeného poškození, pokud jsou dodrženy určité podmínky;

vzhledem k tomu, že zmíněná příloha VI by měla být rovněž změněna s ohledem na ustanovení zahrnutá do rezoluce IMO A.787(19), zejména pokud jde o oblasti spadající do působnosti Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW) z roku 1978;

vzhledem k tomu, že opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 12 směrnice Rady 93/75/EHS ⁽³⁾ naposledy pozměněné směrnicí Komise 97/34/ES ⁽⁴⁾,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 95/21/ES se mění takto:

1. V článku 5 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Při výběru lodě pro inspekci dává příslušný orgán přednost lodím uvedeným v příloze I části I. Při určování pořadí pro inspekci ostatních lodí uvedených v příloze I užívá příslušný orgán celková cílová kritéria uvedená v příloze I části II.“

2. Přílohy I, II, III, IV a VI se mění v souladu s přílohou této směrnice.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1.⁽²⁾ Úř. věst. L 133, 7.5.1998, s. 19.⁽³⁾ Úř. věst. L 247, 5.10.1993, s. 19.⁽⁴⁾ Úř. věst. L 158, 17.6.1997, s. 40.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 30. září 1998. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici, nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost sedmým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 19. června 1998.

Za Komisi
Neil KINNOCK
člen Komise

PŘÍLOHA

1. Příloha I se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA I

LODĚ URČENÉ K PŘEDNOSTNÍ INSPEKCI

(podle čl. 5 odst. 2)

I. Hlavní kritéria

Bez ohledu na hodnotu cílového kritéria mají následující lodě hlavní přednost při inspekci.

1. Lodě, o nichž lodivodi nebo přístavní orgány hlásí, že mají závady, které mohou být na újmu bezpečné plavbě (v souladu se směrnicí 93/75/EHS a článkem 13 této směrnice).
2. Lodě, které nesplnily povinnosti stanovené směrnicí 93/75/EHS.
3. Lodě, které jsou předmětem zprávy nebo oznámení podaného jiným členským státem.
4. Lodě, které jsou předmětem zprávy nebo stížnosti podané velitelem lodě, členem posádky nebo kteroukoliv osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu lodě, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud daný členský stát nepovažuje zprávu nebo stížnost za zjevně nepodloženou; totožnost osoby podávající zprávu nebo stížnost nesmí být veliteli lodě nebo majiteli dané lodě prozrazena.
5. Lodě, které
 - na své plavbě do přístavu prodělaly srážku nebo najely na dno nebo na mělčinu,
 - byly obviněny z porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod,
 - manévrovaly nepředvídatelným nebo nebezpečným způsobem, a tím nedodržely opatření organizace námořního provozu nebo bezpečné plavební praktiky a postupy, nebo
 - byly jinak provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí.
6. Lodě, kterým byla v průběhu předchozích šesti měsíců z bezpečnostních důvodů pozastavena jejich klasifikace.

II. Celkové cílové kritérium

Lodě, které mají mít přednost při inspekci:

*Hodnota cílového
kritéria*

- | | |
|--|-----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Lodě vplouvající do přístavu členského státu poprvé nebo po dvanácti měsících nebo více. Při používání těchto kritérií přihlížejí členské státy k inspekcím, které byly provedeny členy Pařížského memoranda. Chybějí-li vhodné údaje pro tento účel, spoléhají se členské státy na dostupné údaje systému Sirenac a provádějí inspekci pouze těch lodí, které nejsou registrovány v databázi Sirenac od jejího zřízení dne 1. ledna 1993. 2. Lodě, které v předchozích šesti měsících nebyly podrobeny inspekci žádným členským státem. | <p>+20</p> <p>+10</p> |
|--|-----------------------|

	<i>Hodnota cílového kritéria</i>
3. Lodě, jejichž povinná osvědčení o konstrukci lodě a jejím zařízení vydaná v souladu s úmluvami a osvědčení o klasifikaci byla vydána subjektem neuznaným za podmínek směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy ⁽¹⁾ .	+ 5
4. Lodě plující pod vlajkou států, které jsou uvedeny ve tříleté tabulce nadprůměrných počtů zadržení a zpoždění zveřejněné ve výroční zprávě Pařížského memoranda:	
— 0–3 % nad průměr,	+ 3
— 3,1–6 % nad průměr,	+ 4
— více než 6 % nad průměr.	+ 5
5. Lodě, kterým bylo povoleno opustit přístav členského státu za určitých podmínek:	
a) pro každou závadu, která má být opravena před odplutím,	+ 1
b) pro každou závadu, která má být opravena v nejbližším přístavu,	+ 1
c) pro každé dvě závady, které mají být opraveny do 14 dní,	+ 1
d) pro každé dvě závady, pro které mají být stanoveny jiné podmínky,	+ 1
e) jestliže opatření týkající se lodě bylo provedeno a všechny závady byly odstraněny.	– 2
6. Lodě, u kterých byly během dřívějších inspekcí zaznamenány závady, podle počtu závad:	
— 0,	–15
— 1–5,	0
— 6–10,	+ 5
— 11–20,	+10
— více než 20 závad.	+15
7. Lodě, které byly zadrženy v předchozím přístavu.	+15
8. Lodě plující pod vlajkou země, která neratifikovala všechny mezinárodní úmluvy uvedené v článku 2 této směrnice.	+ 1
9. Lodě plující pod vlajkou země, která vykazuje podíl závad vyšší než průměrný.	+ 1
10. Lodě s vyšším než průměrným počtem závad vztahujících se k třídě lodi.	+ 1
11. Lodě, které patří do kategorie, pro kterou bylo rozhodnuto o rozšíření inspekci (podle článku 7 této směrnice).	+ 5
12. Ostatní lodě:	
— staré 13 až 20 roků,	+ 1
— staré 21 až 24 roků,	+ 2
— starší než 25 roků.	+ 3

⁽¹⁾ Úř. věst. L 139, 12.12.1994, s. 20.

Cílové kritérium znamená číselnou hodnotu přidělenou jednotlivé lodi v souladu s touto přílohou a uvedenou v informačním systému Sirenac.

Při určování pořadí předností lodí uvedených výše přihlíží příslušný orgán k označeným celkovým cílovým kritériím. Vyšší cílové kritérium označuje vyšší přednost. Cílové kritérium je součtem použitelných hodnot cílových kritérií uvedených výše. Body 5, 6 a 7 se vztahují jen na inspekce provedené za posledních dvanáct měsíců. Celkové cílové kritérium nesmí být nižší než součet bodů 4, 8, 9, 10, 11 a 12.“

2. Příloha II se mění takto:

1. Bod 13 se nahrazuje tímto:

„13. Kopie osvědčení o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti vydaných v souladu s Mezinárodní úmluvou o řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (SOLAS, kapitola IX).“

2. Doplnují se nové body, které znějí:

„15. Osvědčení o shodě se zvláštními požadavky na lodě přepravující nebezpečné věci.

16. Osvědčení bezpečnosti pro vysokorychlostní plavidlo a povolení provozovat vysokorychlostní plavidlo.

17. Zvláštní seznam nebo prohlášení o nebezpečných věcech nebo podrobný nákladový plán.

18. Lodní deník se zřetelem na záznamy zkoušek a cvičení a kniha pro zápis inspekci a údržby záchranných prostředků a zařízení.

19. Bezpečnostní osvědčení lodě pro zvláštní účely.

20. Bezpečnostní osvědčení pro mobilní mořské vrtací jednotky.

21. U ropných tankerů záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží.

22. Poplachový rozpis, protipožární plán a v případě osobní lodě plán kontroly poškození.

23. Palubní nouzový plán pro případ znečištění ropou.

24. Archiv zpráv o prohlídkách (v případě lodí na přepravu hromadných nákladů a v případě tankových lodí).

25. Zprávy z předchozích prohlídek státní přístavní inspekce.

26. V případě osobních lodí typu ro-ro informace o maximálním podílu A/A.

27. Doklad o povolení pro přepravu obilí.

28. Příručka pro zabezpečení nákladu.“

3. Příloha III se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA III

PŘÍKLADY „ZŘEJMÝCH DŮVODŮ“ PRO PODROBNOU INSPEKCI

(podle čl. 6 odst. 3)

1. Lodě uvedené v příloze I, části I a části II, bodech II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 a II-11.

2. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami nebyla řádně vedena.

3. Během prohlídky lodních osvědčení a ostatní dokumentace (viz čl. 6 odst. 1 písm. a) a odst. 2) byly objeveny nepřesnosti.

4. Vyskytly se známky, že členové posádky nejsou schopni splnit požadavky článku 8 směrnice Rady 94/58/ES ze dne 22. listopadu 1994 o minimální úrovni výcviku námořníků ⁽¹⁾.
 5. Doklady o nákladových a ostatních operacích nejsou bezpečně vedeny nebo nejsou v souladu se směrnicemi Mezinárodní námořní organizace, např. obsah kyslíku v přívodu inertních plynů do nákladních tanků je nad předepsanou maximální úroveň.
 6. Velitel ropného tankeru nemůže předložit záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží.
 7. Chybí aktualizovaný poplachový rozpis, nebo členové posádky neznají své povinnosti v případě požáru nebo příkazu k opuštění lodě.
 8. Po vyslání falešných nouzových signálů nenásleduje odpovídající postup pro jejich zrušení.
 9. Chybí základní vybavení nebo zařízení vyžadované úmluvami.
 10. Na lodi jsou nevyhovující hygienické podmínky.
 11. Obecný dojem a výsledky zkoumání inspektora umožňují shledat, že existují závažná poškození nebo závady lodního trupu nebo lodní konstrukce, které mohou ohrožovat konstrukční nebo vodotěsnou neporušenost lodě nebo její schopnost vzdorovat počasí.
 12. Informace nebo doklad o tom, že velitel nebo posádka nejsou obeznámeni se zásadními činnostmi lodě vztahujícími se k bezpečnosti lodě nebo zabránění znečištění, nebo že tyto činnosti nejsou prováděny.“
4. Příloha IV se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IV

POSTUPY PŘI KONTROLE LODÍ

(podle čl. 6 odst. 4)

1. Zásady bezpečného obsazení lodě posádkou (rezoluce IMO A.481 (XII)) a tyto přílohy: dokument o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou (příloha 1) a hlavní směry pro uplatňování zásad bezpečného obsazení lodě posádkou (příloha 2).
 2. Ustanovení Mezinárodního předpisu o námořní přepravě nebezpečných věcí.
 3. Publikace Mezinárodní organizace práce (MOP): „Inspekce pracovních podmínek na lodi: pokyny pro postupy“.
 4. „Postupy státní přístavní inspekce“, příloha I Pařížského memoranda.“
5. Příloha VI se mění takto:

1. V úvodu se doplňuje nový odstavec, který zní:

Náhodné poškození při plavbě lodi do přístavu není důvodem k zadržení, pokud

1. jsou patřičně dodržovány požadavky obsažené v pravidle I/11 písm. c) úmluvy SOLAS 74, pokud se týká oznámení správě státu vlajky, určenému inspektorovi nebo uznávanému subjektu odpovídajícímu za vydání příslušného osvědčení,
2. před vjezdem do přístavu velitel lodě nebo majitel lodě poskytne orgánu státní přístavní inspekce údaje o okolnostech nehody a o způsobeném poškození a informace o oznámení správě státu vlajky,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 28.

3. jsou přijata vhodná nápravná opatření podle požadavku orgánů a
 4. orgány se poté, co jim je oznámeno dokončení oprav, ujistí, že byly opraveny závady, které byly zřejmým ohrožením bezpečnosti, zdraví nebo životního prostředí.“
2. V bodě 3 se doplňuje nová věta, která zní:

Nicméně závady odůvodňující zadržení v oblasti STCW 78 uvedené pod bodem 3.8 jsou jedinými důvody pro zadržení podle této úmluvy.“
 3. V bodě 3.2 se doplňují nové body, které znějí:
 13. Závažné závady v provozních požadavcích, jak je popsáno v oddíle 5.5 přílohy I Pařížského memoranda.
 14. Počet, složení nebo kvalifikace posádky neodpovídá dokladu o bezpečném obsazení posádkou.“
 4. Bod 3.8 se nahrazuje tímto:
 1. Námořník, který musí být držitelem průkazu způsobilosti, jej nemá ani nemá platnou úlevu od povinnosti předložit doklad o tom, že žádost o potvrzení průkazu způsobilosti byla podána správě státu vlajky.
 2. Nejsou dodrženy požadavky správy státu vlajky na bezpečné obsazení.
 3. Systém palubní a strojní strážní služby neodpovídá požadavkům, které jsou předepsány pro loď správou státu vlajky.
 4. Pro výkon strážní služby chybí osoba, která získala způsobilost k obsluze základního zařízení pro bezpečnou navigaci, pro bezpečnou rádiovou komunikaci nebo zabránění znečištění moře.
 5. Není poskytnut důkaz o odborné schopnosti námořníků plnit přidělené povinnosti s ohledem na bezpečnost lodě a zabránění znečištění.
 6. Neschopnost zajistit první strážní službu při zahájení plavby a následné vystřídání strážní služby osobami, které měly dostatečný odpočinek a jsou jinak způsobilé k výkonu strážní služby.“
-